

Press book 01.02.21018 – 16.04.2018

Belgique et Pays-Bas ensemble contre la fraude sociale

L'Avenir⁺,
Di. 10 Apr. 2018, Pagina 6

La Belgique et les Pays-Bas vont unir leurs efforts pour lutter contre la fraude sociale, véritable fléau.

Les services d'inspection belges et néerlandais vont s'échanger leurs données électroniques afin de lutter contre la fraude sociale. Philippe De Backer (Open Vld), secrétaire d'État compétent en la matière, a en effet signé lundi une déclaration en ce sens avec son homologue néerlandaise, Tamara van Ark (VVD). Les administrations compétentes, dont l'Office national de l'Emploi (ONEM) et l'Office national de Sécurité sociale (ONSS), ont, elles, signé une convention qui permet dès à présent d'échanger des données.

Le but de cet accord entre les deux pays est notamment de détecter la fraude aux allocations de chômage.

Il s'agit, par exemple, de personnes qui en reçoivent une dans un pays alors qu'elles travaillent dans l'autre. Un autre fer de lance de ce projet pilote sera la lutte contre le dumping social.

« Nos deux pays se caractérisent par leur solidarité », a relevé Philippe De Backer lors de son discours prononcé dans les bâtiments de l'Union *Benelux* à Bruxelles. « Nous sommes des sociétés chaleureuses, où l'on prend soin les uns des autres. Seulement, cette solidarité repose sur la confiance qu'il n'y a pas d'abus. L'argent de notre sécurité sociale doit bénéficier aux personnes qui en ont vraiment besoin. Je trouve dès lors incompréhensible que certaines personnes se payent la tête de tout le monde en fraudant. Je veux être un allié des gens qui sont de bonne volonté, de part et d'autre des frontières », a encore dit le secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale.

Son homologue néerlandaise Tamara Van Ark partage ce point de vue. « Si quelqu'un aux Pays-Bas reçoit une allocation sociale et travaille dans le même temps légalement en Belgique, la Commune (qui verse cette allocation, NDLR) n'en sait rien, déplore-t-elle. Cela va changer, désormais. Nous devons être capables de détecter aussi bien un bénéficiaire néerlandais d'allocations qui est en réalité en train de faire du maçonnerie à Gand qu'une personne qui fraude aux Pays-Bas. »

Philippe De Backer espère que cet exemple inspirera d'autres pays à travers l'Europe et plaide d'ailleurs pour une base de données européenne.

"We gaan op zoek naar wie hier uitkering krijgt en in Nederland werkt"

Het Belang van Limburg",
Di. 10 Apr. 2018, Pagina 8

BrusselNa Frankrijk, Portugal, Bulgarije en Polen heeft ons land nu ook met Nederland een verdrag getekend om uitkeringsfraude aan te pakken. "Via elektronische gegevensuitwisseling tussen de overheidsdiensten hier en in Nederland zullen we veel sneller te weten komen wie in ons land een uitkering krijgt en tegelijk over de grens gaat werken. En vice versa natuurlijk", zegt staatssecretaris voor de Bestrijding van Sociale Fraude Philippe De Backer (Open Vld).

Staatssecretaris De Backer heeft gisteren gedaan wat hij in het weekendinterview in onze krant van 31 maart had beloofd: met Nederland de krachten bundelen om grensoverschrijdende uitkeringsfraude harder aan te pakken. Dat deed hij gisteren, door een verdrag te ondertekenen met de Nederlandse staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid Tamara Van Ark. "Dit verdrag houdt in dat de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening (RVA) en de Rijksdienst voor de Sociale Zekerheid (RSZ) elektronisch gegevens gaan uitwisselen met het Nederlandse Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen en de Stichting Inlichtingenbureau", zegt De Backer.

Even de grens over

De ondertekening geeft ook gevolg aan de oproep tot samenwerking tijdens de voorbije *Benelux*-toppen en past binnen een intentieverklaring van de *Benelux* over meer multilaterale samenwerking in de strijd tegen grensoverschrijdende sociale fraude. "Daardoor kunnen de Belgische en Nederlandse diensten voortaan efficiënt op zoek gaan naar personen die onrechtmatig een uitkering ontvangen. Ik denk dan aan een Belg die hier een werkloosheids- of ziekte-uitkering krijgt en tegelijk in Nederland gaat werken, officieel of in het zwart. Hetzelfde geldt voor de Nederlandse steuntrekkers die hier een centje komen bijverdienen", zegt de staatssecretaris. "En ik verzeker u: ze bestaan, de steuntrekkers die even de grens overtrekken om op onrechtmatige wijze een cent bij te verdienen."

Illegale detachering

De verwachting is dat de intensievere handhaving van de wetgeving ook sociale dumping en illegale detachering (het uitlenen van werknemers aan een derde partij) sneller aan het licht zal brengen. "Er wordt een proefproject gestart", zegt De Backer. "In het regeerakkoord hebben we al extra geld vrijgemaakt om dit soort fraude te bestrijden. Het meerjarenplan van de inspectie volgt dit najaar."

De Backer stelt dat bedrijven eerlijk moeten kunnen concurreren en dat het geld van onze sociale zekerheid moet gaan naar de mensen die het echt nodig hebben. "Ik vind het onbegrijpelijk dat sommige mensen de boel belazeren en frauderen. Ik wil een bondgenoot zijn van de mensen die het goed willen doen, over de grenzen heen. Want fraude stopt helaas niet aan de grens. Daarom gaan we intensiever samenwerken met Nederland om fraudeurs veel sneller te

pakken en eventuele netwerken sneller op te rollen."

De Backer wil nog verder gaan. "Momenteel onderhandel ik met Duitsland en Tsjechië om ook met die landen eenzelfde verdrag af te sluiten", besluit hij.

Yves LAMBRIX ■

Van Antwerpen naar Breda in amper een half uur

Het Nieuwsblad/Regionaal: Mechelen-Lier,
Za. 07 Apr. 2018, Pagina 6

Vanaf maandag 9 april rijdt de Benelux-trein op de hogesnelheidslijn tussen Amsterdam en Brussel. De nieuwe treinverbinding zorgt ervoor dat Nederland meer dan ooit in de achtertuin van Antwerpen ligt. Vanuit het centraal station in Antwerpen bent u in een halfuur in Breda. Vanuit station Noorderkempem in Brecht duurt de rit amper een kwartier.

Kent u de Fyra nog? Dat was de hogesnelheidstrein tussen Amsterdam en Brussel die in januari 2013 door de NMBS al na een maand van de sporen werd gehaald omdat de waslijst aan technische mankementen niet meer te overzien was.

Het heeft meer dan vijf jaar geduurd om een nieuwe trein in het leven te roepen die ongeveer hetzelfde traject in een rechtstreekse en snelle verbinding aflegt. Op maandag 9 april is het zo ver: dan rijdt de *Benelux*-trein twaalf keer per dag op de hogesnelheidslijn van Amsterdam naar Brussel.

De trein stopt onderweg in Mechelen, Antwerpen-Berchem, Antwerpen-Centraal, station Noorderkempem, Breda en Rotterdam.

Eigenlijk rijdt de trein tussen Brussel en Nederland zestien keer per dag. Maar die vier extra treinen rijden van Rotterdam door naar Den Haag, in plaats van naar Amsterdam.

"Er is wel een belangrijk verschil met de Fyra", zegt Bart Crols, woordvoerder van NMBS. "De Fyra had moeten rijden tegen een snelheid van 250 kilometer per uur. Deze nieuwe *Benelux*-trein rijdt aan 160 kilometer per uur. De *Benelux*-trein is een gewone intercitytrein die via de hogesnelheidslijn rijdt."

Krappe aansluiting

Maar die iets lagere snelheid mag de pret niet bederven. De onderdelen van de *Benelux*-trein worden geleverd door de Brugse firma Bombardier, die de gewoonte heeft om treinen te maken die rijden. AnsaldoBreda, de Italiaanse firma die de Fyra leverde, heeft die reputatie niet. "Door de *Benelux*-trein doet u er vanaf maandag 1 uur en 52 minuten over om vanuit het centraal station van Antwerpen naar het centraal station van Amsterdam te gaan", zegt Bart Crols.

"Dat is een halfuur minder dan de verbinding die er tot voor kort was, voor de werkzaamheden op die lijn begonnen. Vandaag kunt u eigenlijk ook al in 1 uur en 52 minuten van Antwerpen naar Amsterdam reizen. Maar dat is geen rechtstreekse verbinding. U moet overstappen in Rotterdam. Voor die overstap heeft u nu maar drie minuten tijd. De kans dat u de trein mist, is dus vrij groot. Met de rechtstreekse verbinding van de *Benelux*-trein is dat probleem opgelost."

Nicole van den Biggelaar (45) is blij met de nieuwe *Benelux*-trein. "Ik woon in Antwerpen en werk als kok op een cruiseschip dat vertrekt in Amsterdam", zegt Nicole. "Nu donderdag heb ik de oude verbinding van Antwerpen naar

Amsterdam genomen en moest ik overstappen in Rotterdam. Ik mis die aansluiting vaak omdat de trein wel eens vertraging heeft. Bovendien is het met een zware rugzak niet zo leuk om alles over te laden op een andere trein. De *Benelux*-trein is voor mij dus een grote verbetering."

U kunt natuurlijk al langer rechtstreeks vanuit Antwerpen naar Amsterdam sporen met de Thalys. Maar die is veel duurder. Een enkel ritje kost tachtig euro. Een ticket voor de *Benelux*-trein tussen Antwerpen en Amsterdam kost in tweede klasse 37 euro en in eerste klasse 61 euro.

Belgendag

De *Benelux*-trein zorgt niet alleen voor een betere verbinding tussen Antwerpen en Amsterdam, maar ook tussen Antwerpen en Breda. Het traject duurt voortaan nog een halfuurtje. Wie in Brecht of omstreken woont, heeft nog meer geluk. Vanuit het station Noorderkempem staat u vanaf maandag na een kwartier al in Breda.

De Nederlanders laten die toeristische buitenkans niet aan zich voorbijgaan. De stad Breda organiseert op 1 mei een Belgendag. "Op 1 mei krijgen we traditioneel veel Belgen op bezoek, en dit keer bieden we onze zuiderburen allerlei gratis arrangementen aan", zegt Peter Jeucken, communicatieverantwoordelijke van de gemeente Breda. "De leden van het promoteteam van onze stad komen maandagochtend rond kwart over negen in het centraal station van Antwerpen aan. Zij zullen bonnen voor die arrangementen in het station van Antwerpen en in de omgeving uitdelen aan de mensen die daar rondlopen."

In het pakket, dat enkel op 1 mei 2018 in Breda kan worden gebruikt, zitten onder meer een bon voor gratis koffie en gebak in Breda, een gratis beklimming van de kerk zodat u een uitzicht krijgt over de stad en een vaartocht.

De Antwerpse schepen van Toerisme Koen Kennis (N-VA) ontvangt maandagochtend een delegatie van ondernemers en politici uit Breda. "Ook wij proberen meer mensen uit de Nederlandse provincie Noord-Brabant, waar Breda in ligt, aan te trekken", zegt Koen Kennis.

"Via het internet en de radio maken we in Nederland reclame voor de Antwerpse koopzondagen. In die spotjes geven we de Nederlanders het advies om met de trein te komen."

Meer grensarbeiders

De betere verbinding tussen de Antwerpse regio en Nederland is niet alleen van groot belang voor het toerisme. Ook het aantal grensarbeiders kan nog verder toenemen. Sinds 2010 is het aantal Nederlanders dat in de provincie Antwerpen komt werken, met 47 procent gestegen. Het aantal Antwerpenaren dat in Nederland werkt, is in de voorbije jaren ongeveer gelijk gebleven. "Er zijn in de laatste jaren meer jobs bijgekomen in de grensstreek in Vlaanderen dan in de grensstreek in Nederland", zegt Shaireen Aftab, woordvoester van VDAB. "Daardoor is het aantal Nederlanders dat in Vlaanderen werkt flink gestegen."

Werkgevers verwachten dat het aantal grensarbeiders in de komende jaren door de betere treinverbinding nog verder zal stijgen. "Ik rijd maandag samen met tientallen Nederlandse ondernemers mee met de *Benelux*-trein", zegt Jeroen Van Glabbeek, directeur van het telecomcommunicatiebedrijf CM in Breda.

"Wij stellen in Breda een tiental mensen uit de regio-Antwerpen tewerk. We zoeken nog volop softwareprogrammeurs, marketingmensen en verkopers. Door de betere treinverbinding tussen Breda, de Noorderkempem en Antwerpen verwachten we nog meer sollicitanten uit België."

Goed nieuws voor Mechelen

Niet alleen Antwerpen en de Noorderkempen kunnen van de *Benelux*-trein profiteren. Ook Mechelen is vanaf maandag maar een ritje van een vijftigtal minuten van Breda verwijderd. "Dat is handig voor mij, want ik woon in Blaasveld, een deelgemeente van Willebroek", zegt Nancy Daelemans (45), personeelschef van CM in Breda.

"Voortaan moet ik dus niet meer met de auto in de file naar Breda gaan staan, en moet ik bij slecht weer ook niet op de gladde autowegen rijden. Dankzij de *Benelux*-trein verloopt de rit naar mijn werk veel relaxter."

christof willocx ■

Plus vite à Amsterdam

L'Avenir²,
Za. 07 Apr. 2018, Pagina 7

CHEMINS DE FER Le train *Benelux*, l'intercity qui relie Bruxelles et Amsterdam, roulera à partir de lundi majoritairement sur une ligne rapide. La durée du trajet sera raccourcie d'une demi-heure, et sera désormais de 2 h 53. Les tarifs seront variables et pourront dans certains cas (réservation tardive, week-end) être un peu plus élevés qu'actuellement.

Le train *Benelux* circule pour le moment sur les voies classiques, mais il empruntera à partir de lundi une portion de ligne à grande vitesse. Les gares de Noorderkempen et Breda feront partie du nouveau trajet, et non plus de Rosendael et Dordrecht.

Le train reliera douze fois par jour Bruxelles et Amsterdam via Brussels Airport, Anvers et Rotterdam. Quatre fois par jour, il poursuivra vers La Haye après Rotterdam.

Trajet raccourci entre Bruxelles et Amsterdam

La Capitale,
Za. 07 Apr. 2018, Pagina 6

Le train *Benelux*, l'intercity qui relie Bruxelles et Amsterdam, roulera à partir de lundi majoritairement sur une ligne rapide. La durée du trajet sera raccourcie d'une demi-heure, et sera désormais de 2h53. Les tarifs seront variables et pourront dans certains cas être un peu plus élevés qu'actuellement.

Le train *Benelux* circule pour le moment sur les voies classiques, mais il empruntera à partir de lundi une portion de ligne à grande vitesse. Les gares de Noorderkempen et Breda feront partie du nouveau trajet, et non plus de Rosendael et Dordrecht.

Le train reliera douze fois par jour Bruxelles et Amsterdam via Brussels Airport, Anvers et Rotterdam. Quatre fois par jour, il poursuivra vers La Haye après Rotterdam.

Het verdriet van Roosendaal

De Stem
Za. 07 Apr. 2018, Pagina 54

Terwijl Breda feestviert, sombert Roosendaal over het verdwijnen van de snelle treinverbinding met Antwerpen. Maar de stad laat zich niet kisten. „De mededeling 'Jammer, maar Roosendaal heeft gewoon pech' gaat er bij ons niet in."

'Een familiehotel met internationale uitstraling', bedacht het echtpaar Jos en Truce Oskam ooit als slogan voor hun hotel Central. En zo was het maar net. Jarenlang stopte de een na de andere internationale trein voor het hotel dat pal tegenover het station in Roosendaal staat.

Die gunstige ligging zo dicht bij het spoor heeft het ondernemerspaar geen windeieren gelegd. Want behalve toeristen weten ook zakenlieden hotel Central goed te vinden. Het is vooral populair onder bedrijven met vestigingen in Nederland en België. Vergadering? Waarom niet in Central, precies halverwege en met de trein goed bereikbaar.

Al die zakenlunches, diners en congressen waren een welkome aanvulling op de reguliere hotelovernachtingen. Maar hoe lang nog? Dit weekend stopt de *Benelux*-trein, zoals de treinverbinding Amsterdam-Brussel heet, voor de allerlaatste keer in Roosendaal. Vanaf maandag neemt Breda dat stokje over.

„Ik ben bang dat we die zakelijke bijeenkomsten gaan missen", zegt Truce. „Voor veel bedrijven was Roosendaal juist vanwege die *Benelux*-trein een prima plek. Goed bereikbaar. Maar dat zijn we nu kwijt aan Breda. Echt heel jammer."

De Oskams zijn niet de enigen die treuren om het verlies van de laatste echte internationale trein uit Roosendaal. Veel forenzen die in Antwerpen werken en gewend waren in Roosendaal op te stappen, moeten nu een alternatief reisplan gaan bedenken.

Ook Cees Lok, de Roosendaalse wethouder voor economische zaken, vindt het jammer dat zijn stad, ondanks jarenlang lobbyen, de *Benelux*-trein kwijt is.

Lok heeft lang in de veronderstelling geleefd dat Roosendaal een goede internationale verbinding zou houden. Hij heeft de 'keiharde' toezeggingen van twee staatssecretarissen, Wilma Mansveld en Sharon Dijksma, om dat te bewijzen. En omdat hij er nog steeds van uit gaat dat er alsnog een alternatieve 'versnelde verbinding' met Antwerpen komt, heeft de wethouder nooit de behoefte gevoeld om uit te rekenen wat de economische schade is van het verdwijnen van de *Benelux*-lijn.

Hij laat het er dan ook niet bij zitten en blijft lobbyen. „De mededeling: 'Jammer, maar Roosendaal heeft gewoon pech gehad' gaat er bij ons niet in", zegt Lok strijdvaardig.

En als Roosendaal dan toch pech heeft? „Nou ja, het spoor blijft liggen", constateert de pragmatische wethouder. „Dan hebben we altijd het goederenvervoer nog."

Directeur Inge van Aalst van de VVV in Roosendaal telt haar zegeningen, al zal ook zij niet ontkennen dat het verdwijnen van de *Benelux*-lijn 'jammer' is. Maar ze verwacht dat de Belgen toch blijven komen: „We houden het station, we blijven bereikbaar. Daarom is het van groot belang dat we ons blijven focussen op het Belgische bezoek. Ze maken graag dagtochten en Roosendaal heeft veel te bieden, met name voor bewoners van de Noorderkempen, want we zijn ook op zondag open. Voor die mensen blijven we bereikbaar, want het boemeltje blijft wél rijden'.

De ondernemers in Roosendaal, verenigd in VNO/NCW, tillen minder zwaar aan de gedachte dat Roosendaal met het vertrek van de *Benelux*-trein definitief spoorstad af is.

Dat beweert althans hun voorzitter Guust Verpaalen. „Natuurlijk zal het voor de uitbater van hotel Central even slikken zijn. Maar laten we ook blij zijn dat die treinverbinding voor West-Brabant behouden blijft. Ook Roosendaal kan er van profiteren dat die trein voortaan in Breda zal stoppen."

Verpaalen wil maar gezegd hebben dat lokale bestuurders niet te eng moeten denken. „Ik heb af en toe het idee dat er tussen gemeenten een stammenstrijd wordt gevoerd. Alsof het belang van de een, niet het belang van de ander is. Daar moeten we vanaf."

Zelf denkt Verpaalen, die in een ver verleden de scepter zwaaide bij sigarettenfabrikant Philip Morris in Bergen op Zoom, dat het verdwijnen van de *Benelux*-trein nauwelijks economische gevolgen zal hebben voor Roosendaal. „Het blijft natuurlijk lastig om dat te voorspellen. Maar eerlijk gezegd denk ik dat die gevolgen wel mee zullen vallen."

Dat zal allemaal best. Maar daar heeft die Roosendaalse forens die in Antwerpen werkt en gewend was op zijn eigen station op te stappen natuurlijk geen boodschap aan. Verpaalen: „Ik snap dat het voor die groep vervelend is. Het mooiste zou zijn als er ook vanuit Roosendaal op een of andere manier een alternatieve treinverbinding met Antwerpen blijft."

En dat is dus waar wethouder Lok zijn energie in steekt: in het lobbyen voor een nieuwe 'versnelde' trein naar het zuiden.

Misschien dat die al in 2020 kan gaan rijden, zegt de wethouder hoopvol: „We geven het hier in Roosendaal niet op."

- Truce Oskam & Hotel Central Roosendaal & - Guust Verpaalen & VNO & NCW & PETER ULLENBROECK NICO SCHAPENDONK ■

Nieuwe treinverbinding maakt Brecht nóg aantrekkelijker

Het Nieuwsblad/Regionaal: Kempen,
Za. 07 Apr. 2018, Pagina 7

Dat grote steden als Antwerpen en Mechelen een rechtstreekse verbinding met Breda, Rotterdam en Amsterdam krijgen, is misschien niet zo verbazingwekkend. Dat een kleinere gemeente als Brecht die krijgt, is iets verrassender.

Het station Noorderkempen, zoals het station in Brecht wordt genoemd, ligt sinds de jaren negentig op de hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en Amsterdam. De federale regering heeft daar destijds voor gezorgd, zodat de dure hogesnelheidslijn ook voor binnenlands reizigersverkeer kan worden gebruikt. "Mede door die gunstige transportverbinding is onze gemeente in de voorbije decennia sterk gegroeid", zegt Luc Aerts, burgemeester van Brecht. "Op het einde van de jaren zeventig had Brecht 16.000 inwoners. Vandaag zijn dat er 29.000, dus bijna dubbel zoveel."

"We verwachten dat de nieuwe *Benelux*-trein niet alleen extra woon-werkverkeer, maar ook extra toerisme aantrekt", zegt Luc Aerts. "Daarom openen we maandag in ons station een Blue Bike-punt met twaalf huurfietsen. Daarmee kunnen Nederlanders onze gemeente en buurgemeenten verkennen. We werken in de komende maanden ook een toeristisch aanbod voor Nederlanders uit."

Extra troef

De goede verbinding met Nederland is een mooi extraatje voor Brecht. Tot hiertoe had de gemeente al een prima verbinding met Antwerpen-Centraal. De rit duurt amper een kwartier, en de trein rijdt elk uur.

"Veel mensen uit Antwerpen zoeken een woning in Brecht, omdat ze hier voor hetzelfde geld groter én groener wonen", zegt Leen Van Bavel van het immokantoor First Immo.

"De nieuwe treinverbinding met Nederland is een extra troef, omdat er op de E19 tussen Antwerpen en Breda vaak lange files zijn. De parking aan het station Noorderkempen is in de voorbije jaren fors uitgebreid, en staat bijna altijd vol. Je kan daar je auto achterlaten en vervolgens in een kwartier naar Breda rijden. Dat is een groot voordeel, dat Brecht mogelijk nog aantrekkelijker maakt als woonplaats." (cwil)

Zorgen over 'Haagse' treinverbindingen

Algemeen Dagblad
Do. 05 Apr. 2018, Pagina 37

Bij reizigersorganisatie Rover Den Haag e.o. bestaan zorgen over twee belangrijke treinroutes die Hagenaars oostwaarts en naar België moeten brengen. Het gaat om de per 9 april uitgekilde dienstregeling van de IC Brussel én over de intercity die deels over de hogesnelheidslijn (hsl) van de hofstad naar Eindhoven gaat. Deze hsl-zuid wordt snel drukker en dat verhoogt het risico op verstoringen.

De NS jubelt dat de intercity naar Brussel vanaf komende maandag een half uur eerder op de eindbestemming is. Maar dat is vooral fijn voor Amsterdammers. Of voor Belgen die in Amsterdam moeten zijn. Voor reizigers uit de Haagse regio wordt de service minder.

Twaalf keer per dag zoekt de IC Brussel - ook wel Beneluxtrein genoemd - vanuit Amsterdam over de hsl door het Groene Hart naar Rotterdam en verder. Daar heb je als Haagse instapper bij Hollands Spoor (HS) dus niks aan.

Vanaf HS rijden er over een paar dagen nog maar vier treinen per dag rechtstreeks naar de zuiderburen. Om 06.37 uur de eerste, om 18.37 uur de laatste. Als iemand vanuit Den Haag reist en kiest voor een krappe overstap van 5 minuten in Breda staat die trouwens bijna een kwartier eerder op Brussel-Zuid dan met de rechtstreekse verbinding vanaf HS.

Lobby

Voorzitter Arnold van der Heijden van Rover Den Haag e.o. vindt het dan ook voor altijd jammer dat er straks nog maar vier internationale treinen per dag vanuit zijn stad vertrekken. „En dat we die nog hebben, is te danken aan de lobby van het Haagse college van b en w. Anders was de IC Brussel zestien keer per dag vanuit de hoofdstad over de hsl naar België gegaan.”

Hij wijst op het risico dat bij een povere rechtstreekse dienstregeling het aantal Haagse treinpassegeers voor de 'Benelux' zal dalen. Met de auto is men immers flexibeler. En minder klanten kan de NS ook weer doen besluiten om te snijden in de dienstregeling van HS naar Antwerpen/Brussel.

Ondertussen bepleit Rover een verbinding Den Haag - Eindhoven - Düsseldorf. „Een keer per uur naar Duitsland. Dat zou heel goed zijn.” Begin 2016 vroegen de Eindhovense en Düsseldorfse burgemeesters al om een snelle rechtstreekse IC tussen Zuid-Nederland en het Ruhrgebied.

Tijdwinst

Van der Heijden houdt daarnaast ook de rechtstreeks verbinding Den Haag via de hsl-zuid tussen Rotterdam en Breda naar Eindhoven (tweemaal per uur) in de gaten. Die bestaat deze week één jaar. „Ik gebruik die trein weleens en ben tevreden. De tijdwinst van negen minuten is fijn.” Overigens is het plan van de NS om na 2025 de IC Den Haag - Eindhoven ieder kwartier te laten rijden.

Maar de hsl kampt vaker dan gewoon spoor met uitvallende of vertraagde treinen. „Dat zal niet minder worden als de hsl-zuid drukker wordt. Nu rijdt ook de Eurostar van Amsterdam/Rotterdam naar Londen over de hsl-zuid plus dan

vanaf 9 april de IC Brussel. Dat kan problemen betekenen voor Haagse IC-reizigers richting Brabant."

Eind vorig maand wezen door de NS en Prorail ingehuurd onderzoekers ook al op dat vergrote risico op verstoringen bij een almaar drukker wordende hogesnelheidslijn.

-Arnold van der Heijden & ANGELIQUE MULDER ■

'Hang Baarle-Nassau zo snel mogelijk vol met kentekencamera's'

De Stem*,
Do. 05 Apr. 2018, Pagina 37

Is het aan burgemeester Marjon de Hoon van Baarle-Nassau ligt, hangt de gemeente zo snel mogelijk vol met camera's om kentekens te registreren (ANPR). „Wij lopen tien stappen achter op de Belgen”, zei De Hoon gisteren in het gemeentehuis van het Belgische broertje Baarle-Hertog.

Op het politiebureau in Baarle-Hertog staan twee computers naast elkaar waarop Belgische en Nederlandse agenten over en weer een blik kunnen werpen.

2

A

Zij deed een klemmend beroep op staatssecretaris Raymond Knops (Binnenlandse Zaken), die gisteren een kijkje nam in de ingewikkelde grensgemeente Baarle, om dit mogelijk te maken. Zeker dertig enclaves België liggen er in de Nederlandse gemeente Baarle-Nassau. De grens loopt dwars door het gemeentehuis van Hertog om maar iets te noemen. Een walhalla voor criminelen.

Althans dat suggereerde de Belgische politiechef Roger Leijs (regio Turnhout). „Drugsdealers letten niet op grenzen”, zei hij. Of beter: ze letten er wel op, om er zo misbruik van te maken.

De grensoverschrijdende criminaliteit treft Baarle meer dan andere grensgemeenten vanwege de lastige enclaves. Kunnen de autoriteiten in Nederland een drugspand sluiten, in België is dat een stuk lastiger. Maar aan de andere kant hebben de Belgen weer niet zo'n moeite met het plaatsen van ANPR-camera's. Heel Hertog hangt er vol mee. Het is volgens Leijs een effectief wapen tegen de drugsbendes.

Knops zei zich hard te zullen maken voor een oplossing. Ook het door de Belgen al in 2011 ondertekende verdrag voor Wederzijdse Toegangsrechten zou door Nederland eindelijk eens geratificeerd moeten worden, vond teamchef Marco Smulders van de politie Markdal in de regio Breda. Dat verdrag regelt voor de politie een gemakkelijke toegang tot elkaars informatiesystemen. Nu staan er in het politiebureau in Hertog twee computers naast elkaar: een Nederlandse en een Belgische waar agenten over en weer een blik op kunnen werpen.

Thema van het bezoek was grensoverschrijdende samenwerking. Alle aanwezigen waren het roerend met de Brabantse Commissaris van de Koning Wim van de Donk eens dat Baarle hierin een voortrekkersrol vervult. In de gemeenschappelijke brandweerkazerne van Baarle, waar 26 Nederlandse en Belgische brandweerlieden gebroederlijk samenwerken, werd dat weer eens bevestigd. Plaatsvervangend commandant Gert-Jan Verhoeven van de brandweer Midden- en West-Brabant zei dat de samenwerking een succes is, maar dat er wel bureaucratische beletsels zijn. De Belgische en Nederlandse

diploma's zijn niet op elkaar afgestemd waardoor een Belgische brandweerman ook in Nederland een opleiding moet volgen en vica versa. Adjunct-secretaris-generaal Luuk Blom van de *Benelux* meldde naar aanleiding daarvan dat, in navolging van wetenschappelijke diploma's, een oplossing voor dit probleem mogelijk is.

Een ander nadeel is dat er twee keer geoefend moet worden en dat maakt het lastiger om vrijwilligers aan te trekken.

Wat in elk geval wel geregeld is: de verschillende koppelstukken voor de brandslangen zijn nu op elkaar monteerbaar.

Plaatsvervangend commandant Verhoeven noemde nog een ander pluspunt: het team is bij opschaling in de regio in te zetten.

-Roger Leijs & politie België & GEERT NIJLAND ■

RSI-Schüler stellen Schulprojekt in Den Haag vor

Grenz Echo,
Za. 31 Mar. 2018, Pagina 6

Bei der Plenarsitzung des *Benelux*-Parlaments am 23. März in Den Haag stand die Deutschsprachige Gemeinschaft im Fokus. Auf Einladung des Parlamentsmitgliedes Patricia Creutz (CSP) stellten ostbelgische Schüler das Schulprojekt des RSI Eupen vor, und es gab Bewegung in Sachen Anerkennung der beruflichen Qualifikationen.

Im Rahmen der Konferenz zum Thema Kreislaufwirtschaft haben Schüler und Lehrer des Robert-Schuman-Instituts Eupen den Vertretern des *Benelux*-Parlaments, Baltic-Assembly und Nordic-Council ihr Schulprojekt zum Thema nachhaltige Entwicklung und Schule vorgestellt.

PDG-Parlamentarierin Patricia Creutz war erfreut über die positive Resonanz und die Impulse der Vertreter aus den verschiedenen Parlamenten. Sie erhielt mehrere internationale Anfragen für einen Besuch in Eupen. Im Fokus stand vor allem das Schulprojekt, das darauf abzielt Nachhaltigkeit im Schulalltag zu leben.

Eine weitere Besonderheit der Plenarsitzung war die einstimmige Empfehlung zur Umsetzung eines Pilotprojekts, das Patricia Creutz bereits seit einem Jahr verfolgt. Es geht dabei um die grenzüberschreitende Anerkennung der beruflichen Qualifikationen in der Ausbildung. „Es kann nicht sein, dass wir in unserer Dreiland-Region vergleichbare Ausbildungen auf jeder Grenzseite haben, aber keine automatische Anerkennung der Diplome erfolgt.“ Deshalb freue es sie, dass das *Benelux*-Parlament nun eine einstimmige Empfehlung ausgesprochen habe, um am Beispiel der Ausbildung des Automechatronikers ein grenzüberschreitendes Pilotprojekt zu starten.

Creutz macht gleichzeitig darauf aufmerksam, dass eine automatische Anerkennung bei den Bachelor-Master-Studiengängen in den *Benelux*-Ländern bereits bestehe - ebenfalls eine Initiative des *Benelux*-Parlaments.

„Gerade bei den Automechatronikern ist das sehr beispielhaft. Denn ein Auto ist Auto und hat auf jeder Seite der Grenze gleiche technische Anforderungen“, so Creutz. Daher sei das Pilotprojekt der erste Schritt hin zu einer größeren Arbeitsmobilität in der Region. In Belgien seien jetzt alle zuständigen Minister, also auch die in der DG, gefordert, diese Empfehlung umzusetzen. Zur Vorbereitung dieser Empfehlung organisierte Patricia Creutz im vergangenen Oktober ein Experten-Kolloquium im Parlament der Deutschsprachigen Gemeinschaft und einen internationalen Ortstermin im ZAWM und einem hiesigen Ausbilder der Automobilbranche. (red)

„Die DG ist uns eng verbunden“

Grenz Echo,
Di. 27 Mar. 2018, Pagina 3

„Die DG ist klein, aber verfassungsrechtlich einflussreich“: Mit diesen Worten brachte Armin Laschet am Montag in Eupen die Rolle der Deutschsprachigen Gemeinschaft in Belgien auf den Punkt. Beim Antrittsbesuch des NRW-Ministerpräsidenten ging es aber nicht um Institutionelles, sondern vor allem um die grenzüberschreitende Gesundheitsversorgung - und um die Energiepolitik.

„Die DG ist nicht nur geografisch unser engster Nachbar, sondern wir pflegen auch beste Beziehungen zueinander“, meinte Armin Laschet, der in Aachen-Burtscheid wohnt und „schneller in Eupen als in Düsseldorf ist“, wie er veranschaulichte. „Bei der polizeilichen Zusammenarbeit, grenzüberschreitenden Projekten der Arbeitsvermittlung oder im Schulbereich sind uns Ostbelgien, die Euregio Maas-Rhein und die Benelux-Union eng verbunden, zum Nutzen aller Beteiligten“, fügte er hinzu. Doch auch wenn das Leben über die Grenzen hinweg in Europa längst Alltag geworden sei, gebe es Schwierigkeiten, weil die Sozialsysteme immer noch nationalstaatlich geregelt würden.

So stand die Gesundheitsversorgung im Fokus der Gespräche zwischen der DG-Regierung und Armin Laschet, der beim Antrittsbesuch Stephan Holthoff-Pförtner, NRW-Minister für Bundes- und Europaangelegenheiten sowie Internationales, im Schlepptau hatte. Auch Rüdiger Lüdeking, der deutsche Botschafter in Belgien, nahm an der Unterredung teil. Weil man als kleine DG nicht alle Dienstleistungen in deutscher Sprache anbieten könne, sei man auf die Zusammenarbeit mit anderen deutschsprachigen Regionen angewiesen, sagte DG-Ministerpräsident Oliver Paasch (ProDG) an seinem Amtssitz (Gospert 42) bei einer Pressekonferenz, die auf ein großes Medieninteresse stieß. NRW sei dabei zusammen mit Rheinland-Pfalz einer der wichtigsten Partner. Bestimmendes Thema am Montag in Eupen war die Gesundheitspolitik.

Nach dem Wegfall des IZOM-Abkommens gibt es jetzt die Ostbelgien-Regelung, die aber weitaus weniger Vorteile für Patienten im Grenzraum bietet. „Dank unserer Proteste ist überhaupt eine Nachfolgeregelung zustande gekommen, aber diese reicht nicht aus“, so Oliver Paasch. NRW-Regierungschef Armin Laschet zeigte übrigens Verständnis für die „Entscheidung des belgischen Föderalstaates, das IZOM-Abkommen zu kündigen, da die Auswirkungen einseitig zulasten Belgiens“ gewesen seien.

Eine neue Form der Partnerschaft könnte über die Einrichtung einer „Zone mit grenzüberschreitendem Zugang zu Gesundheitsleistungen“ (kurz „Zoast“ für „Zone Organisée d'Accès aux Soins Transfrontaliers“) entstehen.

„Zoast“ könnte gewisse Ergänzungen zur Ostbelgien-Regelung bringen. Demnach wird in einem Rahmenvertrag zwischen den jeweiligen Gebietskörperschaften (wie der DG und NRW), den Krankenkassen und Krankenhäusern festgelegt, unter welchen Bedingungen sich die Patienten im jeweiligen Ausland versorgen lassen können (siehe dazu auch GE vom Montag, Seite 4). Eine „Zoast“ könnte im Norden der DG mit NRW entstehen und in der

Eifel gemeinsam mit Rheinland-Pfalz. Aber der Teufel steckt im Detail. „Bevor eine solche Zone zwischen Belgien und Frankreich eingerichtet werden konnte, sind neun Jahre vergangen“, berichtete Paasch. Weitere Gespräche sollen in wenigen Tagen in Düsseldorf folgen.

Dann wird es auch um mögliche Medizin-Studienplätze für Studenten aus Ostbelgien an Unis oder Hochschulen in Deutschland gehen. So könnte die Medizin-Zulassungsprüfung in französischer Sprache umgangen werden, die mittlerweile im frankofonen Landesteil eingeführt wurde.

Zehn bis 15 Plätze für potenzielle Kandidaten aus Ostbelgien müssten zu diesem Zweck bundesweit geschaffen werden, hieß es. Armin Laschet signalisierte seine Bereitschaft, entsprechende Kontingente auch in NRW zu schaffen. Fortschritte wollen Belgien und Deutschland mit einem neuen Rahmenabkommen über grenzüberschreitende Rettungseinsätze schaffen. Feuerwehr und Rettungsdienste sind bei Notfällen jetzt schon grenzüberschreitend unterwegs, allerdings ohne die entsprechende Rechtssicherheit, was Versicherungsfragen angeht. Hierzulande ist der Föderalstaat zuständig, in Deutschland dagegen sind es die Bundesländer. Bei einem Rundgang durch das Eupener St.Nikolaus-Hospital, das mit medizinischen Einrichtungen im grenznahen Raum auf nordrhein-westfälischer Seite kooperiert, informierte sich Laschet aus erster Hand über die Zusammenarbeit im Gesundheitssektor. Auf dem Programm stand unter anderem ein Besuch in der Pädiatrie-Abteilung.

Bei den Gesprächen ging es aber auch um die Atomenergie. Einigkeit besteht zwischen Eupen und Düsseldorf darin, dass die beiden sogenannten Pannenmeiler Tihange 2 und Doel 3 unverzüglich abgeschaltet werden sollen. „Dicke Bretter sind dazu da, um gebohrt zu werden“, brachte es Oliver Paasch auf den Punkt. Armin Laschet will sich dafür einsetzen, dass künftig keine Brennelemente aus Deutschland an belgische AKW geliefert werden. „Wir werden weiterhin für die Abschaltung von Tihange eintreten“, so Laschet, und die DG sei dabei ein wichtiger Partner. „In den vergangenen Monaten haben wir erreicht, dass wir künftig bei Vorfällen in den Atomkraftwerken Tihange und Doel von belgischer Seite direkt informiert werden. Die Informationskette zu uns ist kürzer geworden. Das ist ein guter Fortschritt, auf dem wir in Zukunft im Rahmen unseres weiteren Dialogs aufbauen wollen.“

Von Christian Schmitz ■

Minister op bezoek bij Bas Transport

De Stem 
Di. 06 Mar. 2018, Pagina 34

Minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur en Waterstaat) was gisteren op bezoek bij Bas Transport in Etten-Leur. Onderwerp van gesprek daar was de digitale vrachtbrief die de transportsector miljoenen gaat besparen. Nu begint een proef in de *Benelux*, maar als het aan de minister ligt, gaat heel Europa 'digitaal'.

Stad en Streek 9

Papieren vrachtbrief is passé

De Stem *,
Di. 06 Mar. 2018, Pagina 41

Bergen papier scheelt het, de digitale vrachtbrief. De transportsector denkt daardoor

op termijn fors te kunnen besparen.

De papieren vrachtbrief maakt plaats voor een digitaal exemplaar. Vanaf nu is papierloos transport mogelijk tussen Nederland, België en Luxemburg en dat alleen al levert een voordeel op van 180 tot 200 miljoen euro per jaar. Maar als het aan minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur en Waterstaat) ligt, gaat heel Europa over op de digitale vrachtbrief.

Dat zei ze gistermiddag tijdens een bezoek aan Bas Transport in Etten-Leur. „De digitale vrachtbrief levert een besparing op van zeker 4,50 euro per brief. Er wordt op alle fronten winst behaald, want het is ook goed voor de veiligheid en het milieu. Dit is voor mij een belangrijke stap op weg naar een digitale, interne markt.”

De papieren vrachtbrief kan dus de prullenbak in. Volgens de transportsector zelf levert die een hele hoop rompslomp op. Een medewerker van Bas Transport berekende dat het bedrijf twee fulltime krachten nodig heeft om alle papieren vrachtbrieven, meer dan 500 per dag, te verwerken. De digitalisering is in dit opzicht een zegen voor de vervoerders, maar de werkgelegenheid wordt er niet beter van.

Minister Van Nieuwenhuizen liet zich in Etten-Leur uitvoerig voorlichten door medewerkers van het bedrijf. Daarna ging ze met een vrachtwagen mee naar Antwerpen om de eerste digitale vrachtbrief mee te helpen baren. Haar Belgische en Luxemburgse collega's waren daarbij aanwezig.

De digitale vrachtbrief is trouwens al gemeengoed voor gebruik tussen Frankrijk en Spanje. De *Benelux* geldt nu als proeftuin voor heel Europa. Drie jaar duurt de proef. Als die succesvol verloopt, kan de digitale vrachtbrief voor heel Europa worden ingevoerd en dat levert de Nederlandse transportsector enkele honderden miljoenen euro's per jaar op, is de verwachting. Het enthousiasme bij de brancheorganisatie Transport en Logistiek Nederland (TLN) is daarom niet verrassend. Voorzitter Arthur van Dijk daarover: „TLN heeft de ontwikkeling van een standaard voor de digitale vrachtbrief gesteund, mooi dat hij nu in de *Benelux* grensoverschrijdend wordt gebruikt. Een schoolvoorbeeld van innovatie, waar de hele Europese logistieke sector zijn voordeel mee kan doen.”

Digitale verwerking van het vrachtvervoer levert ook technologische voordelen op als bijvoorbeeld het track and trace-systeem, waarbij het transport via internet nauwgezet gevolgd kan worden. Dat levert allerlei efficiency-voordelen op bij onder meer het laden en lossen. Ook de veiligheid van het vervoer zou erop vooruit gaan. Door de digitale vrachtbrief kunnen de hulpdiensten in noodgevallen sneller reageren.

- Cora van Nieuwenhuizen & GEERT NIJLAND ■

Geen papieren vrachtbrief meer nodig binnen Benelux

Metro NL,
Di. 06 Mar. 2018, Pagina 8

BRUSSEL Voortaan moeten transportbedrijven en hun opdrachtgevers in Nederland, België en Luxemburg die deelnemen aan de *Benelux*-proef, voor hun transport tussen de *Benelux*-landen geen papieren vrachtbrieven meer gebruiken. Dat zal vanaf nu digitaal gebeuren. Een vrachtbrief is een formulier dat ingevuld moet worden bij goederentransport. Minister van Mobiliteit François Bellot (MR) en zijn Nederlandse en Luxemburgse collega's gaven gisteren de start van de proef in de *Benelux*. Als die over drie jaar succesvol blijkt, kan de digitale vrachtbrief uitgebreid worden naar andere landen. Jaarlijks worden er binnen de *Benelux* ongeveer 65 miljoen vrachtbrieven opgemaakt voor wegvervoer. Met de overstap naar de digitale vrachtbrief besparen transportondernemers en hun opdrachtgevers per vrachtbrief 4,50 euro. Alleen al in de *Benelux* kan dat oplopen tot 300 miljoen euro per jaar. Door het gebruik van de digitale vrachtbrief zullen de administratieve lasten voor het grensoverschrijdend vrachtverkeer drastisch worden verminderd en zal het logistieke proces beter beheerd worden. Tegelijkertijd kan de efficiëntie van controles worden verhoogd en kan door vermindering van papier een bijdrage worden geleverd aan de duurzaamheid van de regio.

Geen papieren vrachtbrief nodig in Benelux

De Tijd,
Di. 06 Mar. 2018, Pagina 16

In de Benelux loopt een proef waarbij transporteurs niet langer een vrachtbrief gebruiken voor internationaal transport. Dat moet op termijn een besparing van 300 miljoen euro betekenen.

De deelnemers aan de proef werken in de hele *Benelux* met een digitale vrachtbrief. De deelnemende transportbedrijven en hun opdrachtgevers in Nederland, België en Luxemburg moeten voor hun transport tussen die drie landen dus geen papieren vrachtbrieven meer gebruiken.

De federale minister van Mobiliteit François Bellot (MR), de Nederlandse minister van Infrastructuur en Waterstaat Cora van Nieuwenhuizen en de Luxemburgse staatssecretaris van Duurzame Ontwikkeling en Infrastructuur Camille Gira gaven gisteren de operationele start van de proef. Als de proef over drie jaar succesvol blijkt, kan de digitale vrachtbrief uitgebreid worden naar andere landen.

Jaarlijks worden in de *Benelux* ongeveer 65 miljoen vrachtbrieven opgemaakt voor wegvervoer. Met de overstap naar de digitale vrachtbrief besparen transportondernemers en hun opdrachtgevers 4,50 euro per vrachtbrief. Alleen al in de *Benelux* kan dat oplopen tot zo'n 300 miljoen euro per jaar.

Door het gebruik van de digitale vrachtbrief worden de administratieve lasten voor het grensoverschrijdend vrachtverkeer drastisch verminderd en wordt het logistieke proces beter beheerd. Tegelijk kunnen controles efficiënter verlopen.

'De elektronische vrachtbrief is een belangrijk instrument om de administratieve lasten voor onze transporteurs te verminderen. Op Belgisch niveau zijn we al langer overtuigd van het nut. Dankzij de uitrol in de *Benelux* zetten we het instrument ook in voor internationaal transport. Dat toont ook opnieuw dat we met de drie Beneluxlanden een voorbeeld voor verdere Europese integratie kunnen zijn', zegt Bellot.

'Met digitale vrachtbrieven wordt het grensoverschrijdend vervoer een stuk makkelijker, veiliger en goedkoper. Per jaar bespaart dat het Nederlandse bedrijfsleven alleen al 180 miljoen euro aan administratieve rompslomp', vult zijn Nederlandse collega van Nieuwenhuizen aan.

BELGA ■

Proef met digitale vrachtbrief Benelux vandaag van start

Het Financieele Dagblad,
Ma. 05 Mar. 2018, Pagina 13

Arend Clahsen Amsterdam Transporteurs hoeven bij vracht- en goederentransporten in de Benelux niet langer een papieren vrachtbrief te gebruiken. Vandaag begint een proef met een digitale vrachtbrief voor grensoverschrijdend transport. Het vervangen van papier levert aanzienlijke kostenbesparingen op. Minister Van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat geeft vandaag samen met haar ...

Arend Clahsen

Amsterdam

Transporteurs hoeven bij vracht- en goederentransporten in de *Benelux* niet langer een papieren vrachtbrief te gebruiken. Vandaag begint een proef met een digitale vrachtbrief voor grensoverschrijdend transport. Het vervangen van papier levert aanzienlijke kostenbesparingen op.

Minister Van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat geeft vandaag samen met haar Belgische en Luxemburgse collega's het startschot voor de proef in de *Benelux*. De komende drie jaar kan iedere transportonderneming binnen de *Benelux* de digitale vrachtbrief gebruiken. 'Het grensoverschrijdend vervoer wordt nu een stuk makkelijker, veiliger en goedkoper', aldus Van Nieuwenhuizen.

Volgens brancheorganisatie Transport en Logistiek Nederland (TLN) kan de overstap in Nederland al jaarlijks € 180 mln aan kostenbesparingen opleveren. In Nederland worden per jaar veertig miljoen vrachtbrieven gebruikt. Per brief scheelt digitalisering zo'n € 4,50.

De Nederlandse transportbranche speelt een voortrekkersrol bij de digitale vrachtbrief. TLN en verladersorganisatie evofenedex namen met bedenker Beurtvaartadres het initiatief voor TransFollow; het platform voor elektronische uitwisseling van vrachtgegevens, digitale ondertekening en het volgen van zendingen. In 2016 is TransFollow verkocht aan de internationale koepel IRU, waar 139 internationale vervoersorganisaties bij zijn aangesloten.

Op basis van het platform TransFollow bieden nu meerdere partijen digitale vrachtbrieven aan. Collect + Go, dat onder meer LeenBakker en Refresco als klant heeft, is er een van.

'Dit levert direct geld op', aldus ceo Hans Togtema van Collect + Go. 'Niet alleen omdat het goedkoper is dan papier, maar vooral dankzij de tijdwinst door het delen van data.' Vrachtwagens rijden bij de poort zo door naar het laadperron. het is al bekend dat de truck eraan komt. Chauffeurs stappen niet meer uit om papieren te tonen.

In Nederland en Luxemburg kon de digitale vrachtbrief al gebruikt worden. Verder staan Frankrijk en Spanje het toe bij hun landsgrens. Voor Nederland is het belangrijk dat ook landen als Duitsland, Italië en Oostenrijk de digitale

vrachtbrief gaan accepteren.

Tot dusver staat het gebruik in Nederland nog in de kinderschoenen. Volgens een zegsman van TLN komt dit omdat voor al het grensoverschrijdend verkeer nog steeds papier nodig was. De doelstelling is dat in Nederland in 2018 een miljoen digitale vrachtbrieven gebruikt worden en in 2020 tien miljoen, 25% van het totaal.

Een beetje meer Nederland België, graag

De Morgen,
Za. 03 Mar. 2018, Pagina 50

De Vlaamse Leen Vervaeke was vijf jaar lang België-correspondente voor de Nederlandse Volkskrant. Voordat ze een nieuw avontuur aangaat in China, legt ze beide Lage Landen naast elkaar op de rooster.

Als ik me op reportage in België voorstel als 'correspondent van de Nederlandse krant de Volkskrant', gebeurt er soms iets gek in de hoofden van de Belgen rond me. Ze beginnen me heel precies uit te leggen hoe de dingen werken in België, en wat het verschil is tussen 'wij Belgen' en 'jullie Nederlanders'. Tot ik terloops laat vallen in Vlaanderen geboren en getogen te zijn. 'O', klinkt het dan, 'u bent helemaal geen Nederlander?'

Nee dus, ik ben een Belg, en mijn accent is zo Vlaams als het maar kan - geen mens die daar in normale omstandigheden aan zou twifelen. Maar blijkbaar is het feit dat ik voor een Nederlandse krant werk en vragen stel vanuit Nederlands perspectief zo beeldbepalend, dat sommige mensen mijn accent niet eens opmerken en automatisch een Nederlander in me zien. Een wonderlijk grapje van het menselijk brein.

Je zult het niet veel Belgen horen zeggen, maar zelf vind ik het best prettig als iemand me van het Nederlandschap verdenkt. Ik ben dan wel Belgisch, maar ik identificeer me als Nederbelg. Na zeven jaar in Nederland te hebben gewoond, en daarna vijf jaar voor de Volkskrant met zo Nederlands mogelijke ogen naar mijn vaderland te hebben gekeken, voel ik me behoorlijk bicultureel. En denk ik vaak: het perfecte land, dat zou wel eens een mix van Nederland en België kunnen zijn.

Het is misschien wennen aan het idee, maar Nederland kan heel wat bijleren van zijn zuiderburen. Neem de positie van de vrouw op de arbeidsmarkt: waar driekwart van de Nederlandse vrouwen halftijds werkt, met zware gevolgen voor salaris en carrièrekansen, zijn dat er in België minder dan de helft, vooral dankzij goedkopere kinderopvang. In de Belgische gezondheidszorg gaat men tot het gaatje voor een patiënt, en in het Belgische onderwijs leren kinderen nog wat kennis en discipline is.

Niet dat het Belgische systeem zaligmakend is, absoluut niet. Maar interessant: juist waar de Belgen het minder doen, bieden Nederlandse praktijken compensatie. Neem de goed ingeburgerde papadag, de behoedzame omgang met medicijnen, en de nadruk op vaardigheden in het onderwijs: daar kan België juist weer wat leren van Nederland. Niet het ene of het andere systeem verdient de voorkeur, maar een combinatie van beide. Een Nederbelgische kruisbestuiving.

Onbekend maakt onbemind

Maar veel gemixt wordt er niet tussen Nederland en België. Beide landen zijn steeds minder geïnteresseerd in elkaar. Vlaanderen is zelfverzekerd genoeg om geen gidsland meer te hoeven, Nederland heeft het vooral druk met zichzelf. 'Nederland en België zijn als een koppel dat nog wel in hetzelfde bed slaapt,' concludeerde De Morgen na een bilaterale reportagereeks in 2015, 'maar wel

steeds vaker met de ruggen naar elkaar.'

In zijn bundel Ik zou zo graag van jullie houden toont NRC Handelsblad-hoofdredacteur Peter Vandermeersch met cijfers aan hoe weinig aandacht Nederlandse en Belgische media voor elkaars verkiezingen hebben: amper vijf à zes stukken per krant.

Deels is dat begrijpelijk: met figuren als Donald Trump, Kim Jong-un en Bashar al-Assad blijft er weinig plaats over voor die brave, soms wat gekke, maar verder volstrekt ongevaarlijke burenen. Maar tegelijk leidt het tot een gebrek aan kennis, en onbekend maakt onbemind.

Natuurlijk is er wel enige interactie. Nederland en België zijn belangrijke handelspartners, werken militair nauw samen, stemmen wetgeving op elkaar af via de *Benelux*. Heel wat Nederlandse bedrijven bloeien onder leiding van Belgische CEO's, bijna alle Nederlandse kranten zijn in handen van Belgische uitgevers, en NRC Handelsblad heeft zelfs een Belg als hoofdredacteur. Dat kan tellen als Nederbelgische verbroedering.

Er zijn ook Nederlandse succesverhalen in België. Supermarkt Albert Heijn is door de Belgische consument in de armen gesloten, en zoekt nu naar synergie met Delhaize. Vlotte praters als Jan Mulder, Jan Jaap van der Wal en Marc-Marie Huijbregts zijn populaire gasten in Vlaamse tv-programma's, en Vlaamse media doen vaak beroep op Nederlandse buitenlandjournalisten. Als er geld verdiend kan worden, of bespaard, ziet men absoluut complementariteit.

Magnetron of microgolf

Maar los van zakelijke voordelen, is er weinig oprechte nieuwsgierigheid naar de overkant van de grens. Een beperkt clubje doet intens aan culturele uitwisseling, maar daarbuiten regeren de vooroordelen en clichés. Veel Nederlanders beschouwen België (of Vlaanderen) nog steeds als het kleine, dommige broertje. Je kunt er lekker eten, nog lekkerder drinken, en 'ze praten er zo schattig', maar het is niet echt serieus te nemen. Dat Nederland van België zou kunnen bijleren, ben je gek?

Veel Belgen kijken op hun beurt naar Nederland als naar een grote broer: een stuk wereldwijzer, maar ook betweterig en irritant, zeker nu hij in zijn puberteit lijkt beland. Ze vinden 'Hollanders' luidruchtig en arrogant, denken nog steeds dat je in Nederland niet goed kunt eten, en krijgen jeuk van de eindeloze debatten. Om het met een boutade te zeggen: Nederlanders houden van Belgen, maar respecteren ze niet. Belgen houden niet van Nederlanders, maar respecteren ze wel.

Die verhouding zie je ook terug in de omgang met de gemeenschappelijke taal, die, echt waar, in Vlaanderen eveneens Nederlands is (nee, niet Vlaams). Natuurlijk zijn typisch Noord- of Zuid-Nederlandse woorden soms verwarrend: een magnetron is een microgolf, en midgetgolf is minigolf, raak daar maar eens wijs uit. En grappig dat Amsterdammers een jus d'orange bestellen als ze sinaasappelsap willen, vooral als dat leidt tot - echt gehoord! - een 'jus d'orange van pompelmoes'.

Ik vind die taalvariëteit prachtig, en pluk naar hartenlust de mooiste woorden uit elk nationaal vocabulaire: 'chagrijnig' heeft toch iets meer donderwolkgehalte dan 'humeurig', en van 'goesting' ga ik meer likkebaarden dan van 'zin'. Maar veel Nederlanders kijken je bij onvertrouwde woorden aan alsof je plots op Swahili bent overgeschakeld. Elke Vlaming heeft al mogen meemaken in Amsterdam in het Engels beantwoord te worden, alsof een belgicisme bij sommige Nederlanders kortsluiting veroorzaakt in de linkerhersen helft.

Die taalkundige navelstaarderij maakt dat Vlaamse schrijvers moeilijk doordringen tot in Nederland, en dat Vlaamse vertalers in Nederland nauwelijks aan de bak komen. Terwijl er van de 300.000 woorden in de Dikke Van Dale maar 3.000 typisch Belgisch zijn, en je die ook als een verrijking zou kunnen zien. Als wijlen de Volkskrant-recensent Michaël Zeeman het had over een 'santenkraam van heiligen' of 'de kunst van het kouten', vonden we dat erudiet, maar als een Vlaming 'duimspijker' schrijft in plaats van 'punaise', is het fout. Onbegrip is soms ook onwil.

Verskil in vertrouwen

Natuurlijk, er zijn fundamentele verschillen tussen noord en zuid. Vier eeuwen afzonderlijke religieuze, politieke en economische geschiedenis hebben hun sporen nagelaten. Nederlanders zijn over het algemeen directer, Belgen meer terughoudend, wat nogal eens tot misverstanden leidt: wat Nederlanders zien als mondig, vindt een Belg al snel onbeschoft. En wat Belgen zien als beleefd, ervaart een Nederlander als hypocriet.

In mijn ogen zijn die verschillen terug te brengen tot één basisonderscheid: een verschil in vertrouwen. Belgen zijn eeuwenlang bestuurd door buitenlandse bezetters, en hebben daar een diep wantrouwen aan overgehouden voor alles wat neigt naar autoriteit. Regels zijn er om te omzeilen, en politici om mee te spotten. Terwijl Nederlanders, ook al gaapt er een kloof tussen burger en politiek, op zich wel geloven in het nut van regels en van autoriteiten, als ze maar zelf hun zegje mogen doen.

Klinkt dat als psychologie van de koude grond, kijk dan eens naar de cijfers van het European Social Survey-onderzoek, dat om het jaar duizenden Europeanen over sociale thema's bevraagt. In 2016 heeft zowat de helft van de Nederlanders redelijk veel vertrouwen in politici en in politieke partijen, tegenover een kwart van de Belgen. Driekwart van de Nederlanders vertrouwt de rechtsstaat, tegenover de helft van de Belgen. En - dit is pittig - 67 procent van de Nederlanders heeft vertrouwen in de medemens, tegenover 48 procent van de Belgen.

Dat verschil in vertrouwen zie je terug in elk aspect van de samenleving. De strakke woningbouw in Nederland drukt geloof uit in ruimtelijke ordening, terwijl een Belg ervan uitgaat dat zijn burens zich niet aan de bouwvoorschriften zullen houden, en dat dan zelf ook maar niet doet. De Nederlandse politiek heeft haar gebreken, maar volgt doorgaans een min of meer logisch pad. Terwijl de Belgische politiek vaak een omtrekkende beweging maakt, in een poging het systeem te slim af te zijn.

Dat klinkt niet bepaald als reclame voor België, maar op sommige vlakken werkt het Belgische kronkeldenken juist verfrissend. Het leidt tot surrealistische beeldende kunst, prettig gestoorde films, een interessante muzieksceen en heerlijk absurde humor - zoek het optreden van cabaretier Wim Helsen op het Sportgala van 2013 maar eens op. Belgische diplomaten worden geroemd om hun vindingrijkheid, Belgische managers om hun aanpassingsvermogen en improvisatietalent.

Toegegeven, op heel wat vlakken zou België wat Nederlandser mogen zijn. Als staatssecretaris van Asiel en Migratie Theo Francken (N-VA) in het parlement moeiteloos weggkomt met leugens ("Hij heeft niet gelogen, maar ook niet de volledige waarheid verteld", aldus premier Charles Michel), wou ik dat in België de Nederlandse politieke mores heersten. Bij Halbe Zijlstra (VVD) spande het er even om, maar een liegende minister blijft in Nederland toch not done.

Maar af en toe zou Nederland wat Belgische zin voor relativering kunnen gebruiken. Het is niet omdat je iets mag zeggen, dat je het ook móét zeggen.

Het Zwarte-Pietendebat heeft zeker zijn merites, en is het niet gezond dat het in België bijna niet wordt gevoerd, maar in Nederland is het volledig uit de klauwen gelopen. Best ironisch overigens, hoe de bestrijders van Zwarte Piet zich met hun stellige aanpak juist heel Nederlands gedragen.

Van elkaar leren

Kortom, maak België wat Nederlandser, en Nederland wat Belgischer, en je krijgt het beste van twee werelden. En nee, dat is geen pleidooi voor een terugkeer naar het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden, die korte reünie der Lage Landen (1815-1830) waarnaar bij de PVV of in Vlaams-nationalistische kringen nog wel eens wordt terugverlangd. Je kunt de geschiedenis niet terugdraaien, en politiek noch maatschappelijk is er draagvlak voor zo'n staatkundig experiment.

Maar ik mag graag dromen van wat meer Nederbelgië, een - mentale - staat waarin Nederlanders en Belgen elkaar tegemoetkomen en van elkaar willen leren. Waar regels worden nageleefd, maar gezond verstand primeert. Waar kinderen discipline bijgebracht wordt, maar ook mondigheid en zelfstandig denken. En waar de inwoners Nederlands direct zijn, maar dan wel met zachte G.

LEEN VERVAEKE ■

Dromen van een Nederbelgische kruisbestuiving

de Volkskrant,
Za. 03 Mar. 2018, Pagina 58

Zonde dat Nederland en België steeds minder interesse hebben in elkaar, schrijft Leen Vervaeke bij haar afscheid als correspondent van de Volkskrant in België. Want beide landen kunnen leren van elkaars pluspunten.

Als ik mezelf op reportage in België voorstel als 'correspondent van de Nederlandse krant de Volkskrant', gebeurt er soms iets gekks in de hoofden van de Belgen rondom me. Ze beginnen me heel precies uit te leggen hoe de dingen werken in België en wat het verschil is tussen 'wij Belgen' en 'jullie Nederlanders'. Tot ik terloops laat vallen in Vlaanderen geboren en getogen te zijn. 'O', klinkt het dan, 'u bent helemaal geen Nederlander?'

Nee dus, ik ben een Belg, en mijn accent is zo Vlaams als het maar kan - geen mens die daar in normale omstandigheden aan zou twifelen. Maar blijkbaar is het feit dat ik voor een Nederlandse krant werk en vragen stel vanuit Nederlands perspectief zo beeldbepalend, dat sommige mensen mijn accent niet eens opmerken en automatisch een Nederlander in me zien. Een wonderlijk grapje van het menselijk brein.

Je zal het niet veel Belgen horen zeggen, maar zelf vind ik het best prettig als iemand me van het Nederlandschap verdenkt. Ik ben dan wel Belgisch, maar ik identificeer me als Nederbelg. Na zeven jaar in Nederland te hebben gewoond, en daarna vijf jaar voor deze krant met zo Nederlands mogelijke ogen naar mijn vaderland te hebben gekeken, voel ik me behoorlijk bicultureel. En denk ik vaak: het perfecte land, dat zou weleens een mix van Nederland en België kunnen zijn.

Het is misschien wennen aan het idee, maar Nederland kan heel wat bijleren van zijn zuiderburen. Neem de positie van de vrouw op de arbeidsmarkt: waar driekwart van de Nederlandse vrouwen halftijds werkt, met zware gevolgen voor salaris en carrièrekansen, zijn dat er in België minder dan de helft, vooral dankzij goedkopere kinderopvang. In de Belgische gezondheidszorg gaat men tot het gaatje voor een patiënt en in het Belgische onderwijs leren kinderen nog wat kennis en discipline is.

Niet dat het Belgische systeem zaligmakend is, absoluut niet. Maar interessant: juist waar de Belgen het minder doen, bieden Nederlandse praktijken compensatie. Neem de goed ingeburgerde papadag, de behoedzame omgang met medicijnen en de nadruk op vaardigheden in het onderwijs: daar kan België juist weer wat leren van Nederland. Niet het ene of het andere systeem verdient de voorkeur, maar een combinatie van beide. Een Nederbelgische kruisbestuiving.

Maar veel gemixt wordt er niet tussen Nederland en België. Beide landen zijn steeds minder geïnteresseerd in elkaar. Vlaanderen is zelfverzekerd genoeg om geen gidsland meer te hoeven, Nederland heeft het vooral druk met zichzelf. 'Nederland en België zijn als een koppel dat nog wel in hetzelfde bed slaapt',

concludeerde de Vlaamse krant De Morgen na een bilaterale reportagereeks in 2015, 'maar wel steeds vaker met de ruggen naar elkaar.'

In zijn bundel Ik zou zo graag van jullie houden toont NRC Handelsblad-hoofdredacteur Peter Vandermeersch met cijfers aan hoe weinig aandacht Nederlandse en Belgische media voor elkaars verkiezingen hebben: amper vijf à zes stukken per krant. Deels is dat begrijpelijk: met figuren als Donald Trump, Kim Jong-un en Bashar al-Assad blijft er weinig plaats over voor die brave, soms wat gekke, maar verder volstrekt ongevaarlijke burens. Maar tegelijk leidt het tot een gebrek aan kennis, en onbekend maakt onbemind.

Natuurlijk is er wel enige interactie.

Nederland en België zijn belangrijke handelspartners, werken militair nauw samen, stemmen wetgeving op elkaar af via de *Benelux*. Heel wat Nederlandse bedrijven bloeien onder leiding van Belgische ceo's, bijna alle Nederlandse kranten zijn in handen van Belgische uitgevers en NRC Handelsblad heeft zelfs een Belg als hoofdredacteur. Dat kan tellen als Nederbelgische verbroedering.

Er zijn ook Nederlandse succesverhalen in België. Supermarkt Albert Heijn is door de Belgische consument in de armen gesloten en zoekt nu naar synergie met Delhaize. Vlotte praters als Jan Mulder, Jan Jaap van der Wal en Marc-Marie Huijbregts zijn populaire gasten in Vlaamse tv-programma's en Vlaamse media doen vaak een beroep op Nederlandse buitenlandjournalisten. Als er geld verdiend kan worden, of bespaard, ziet men absoluut complementariteit.

Los van zakelijke voordelen is er weinig oprechte nieuwsgierigheid naar de overkant van de grens. Een beperkt clubje doet intens aan culturele uitwisseling, daarbuiten regeren de vooroordelen en clichés. Veel Nederlanders beschouwen België (of Vlaanderen) nog steeds als het kleine, domme broertje. Je kunt er lekker eten, nog lekkerder drinken, en 'ze praten er zo schattig', maar het is niet echt serieus te nemen. Dat Nederland van België zou kunnen bijleren - ben je mal.

Veel Belgen kijken op hun beurt naar Nederland als naar een grote broer: een stuk wereldwijzer, maar ook betweterig en irritant, zeker nu hij in zijn puberteit lijkt te zijn beland. Ze vinden 'Hollanders' luidruchtig en arrogant, denken nog steeds dat je in Nederland niet goed kunt eten en krijgen jeuk van de eindeloze debatten. Om het met een boutade te zeggen: 'Nederlanders houden van Belgen, maar respecteren ze niet. Belgen houden niet van Nederlanders, maar respecteren ze wel.'

Die verhouding zie je ook terug in de omgang met de gemeenschappelijke taal, die, echt waar, in Vlaanderen eveneens Nederlands is (nee, niet Vlaams). Natuurlijk zijn typisch Noord- of Zuid-Nederlandse woorden soms verwarrend: een magnetron is een microgolf, en midgetgolf is minigolf, raak daar maar eens wijs uit. En grappig dat Amsterdammers een jus d'orange bestellen als ze sinaasappelsap willen, vooral als dat leidt tot - echt gehoord! - een 'jus d'orange van pompelmoes'.

Ik vind die taalvariëteit prachtig,

en pluk naar hartelust de mooiste woorden uit elk nationaal vocabulaire: 'chagrijnig' heeft toch iets meer donderwolkgehalte dan 'humeurig', en van 'goesting' ga ik meer likkebaarden dan van 'zin'. Maar veel Nederlanders kijken je bij onvertrouwde woorden aan alsof je plots op Swahili bent overgeschakeld. Elke Vlaming heeft al mogen meemaken in Amsterdam in het Engels geantwoord te worden, alsof een belgicisme bij sommige Nederlanders kortsluiting veroorzaakt in de linkerhersen helft.

Die taalkundige navelstaarderij maakt dat Vlaamse schrijvers moeilijk doordringen tot in Nederland, en dat Vlaamse vertalers in Nederland nauwelijks aan de bak komen. Terwijl er van de 300 duizend woorden in de grote Van Dale maar 3.000 typisch Belgisch zijn en je die ook als een verrijking zou kunnen zien. Als wijlen Volkskrant-recensent Michaël Zeeman het had over een 'santekraam van heiligen' of 'de kunst van het kouten', vonden we dat erudiet, maar als een Vlaming 'duimspijker' schrijft in plaats van 'punaise' is het fout. Onbegrip is soms ook onwil.

Natuurlijk, er zijn fundamentele verschillen tussen Noord en Zuid. Vier eeuwen afzonderlijke religieuze, politieke en economische geschiedenis hebben hun sporen nagelaten. Nederlanders zijn over het algemeen directer, Belgen meer terughoudend, wat nogal eens tot misverstanden leidt: wat Nederlanders zien als mondig, vindt een Belg al snel onbeschoft. En wat Belgen zien als beleefd, ervaart een Nederlander als hypocriet.

In mijn ogen zijn die verschillen

terug te brengen tot één basisonderscheid: een verschil in vertrouwen. Belgen zijn eeuwenlang bestuurd door buitenlandse bezetters en hebben daar een diep wantrouwen aan overgehouden voor alles wat neigt naar autoriteit. Regels zijn er om te omzeilen en politici om mee te spotten. Terwijl Nederlanders, ook al gaapt er een kloof tussen burger en politiek, op zich wel geloven in het nut van regels en van autoriteiten, als ze maar zelf hun zegje mogen doen.

Klinkt dat als psychologie van de koude grond, kijk dan eens naar de cijfers van het European Social Survey-onderzoek, dat om het jaar duizenden Europeanen over sociale thema's bevraagt. In 2016 heeft zowat de helft van de Nederlanders redelijk veel vertrouwen in politici en in politieke partijen, tegenover een kwart van de Belgen. Driekwart van de Nederlanders vertrouwt de rechtsstaat, tegenover de helft van de Belgen. En - dit is pittig - 67 procent van de Nederlanders heeft vertrouwen in de medemens, tegenover 48 procent van de Belgen.

Dat verschil in vertrouwen zie je terug in elk aspect van de samenleving. De strakke woningbouw in Nederland drukt geloof uit in ruimtelijke ordening, terwijl een Belg ervan uitgaat dat zijn burens zich niet aan de bouwvoorschriften zullen houden, en dat dan zelf ook maar niet doet. De Nederlandse politiek heeft haar gebreken, maar volgt doorgaans een min of meer logisch pad. Terwijl de Belgische politiek vaak een omtrekkende beweging maakt, in een poging het systeem te slim af te zijn.

Dat klinkt niet bepaald als reclame voor België, maar op sommige vlakken werkt het Belgische kronkeldenken juist verfrissend. Het leidt tot surrealistische beeldende kunst, prettig gestoorde films, een interessante muzieksceen en heerlijk absurde humor - zoek het optreden van cabaretier Wim Helsen op het Sportgala van 2013 maar eens op. Belgische diplomaten worden geroemd om hun vindingrijkheid, Belgische managers om hun aanpassingsvermogen en improvisatietalent.

Toegegeven, op heel wat vlakken zou België wat Nederlandser mogen zijn. Als staatssecretaris van Asiel en Migratie Theo Francken (N-VA) in het parlement moeiteloos wegliep met leugens ('hij heeft niet gelogen, maar ook niet de volledige waarheid verteld', aldus premier Charles Michel), wou ik dat in België de Nederlandse politieke mores heersten. Bij Halbe Zijlstra (VVD) spande het er even om, maar een liegende minister blijft in Nederland toch not done.

Af en toe zou Nederland wat Belgische zin voor relativering kunnen gebruiken. Het is niet omdat je iets mag zeggen, dat je het ook móét zeggen. Het Zwarte Pietendebat heeft zeker zijn merites en het is niet gezond dat het in België bijna

niet wordt gevoerd, maar in Nederland is het volledig uit de klauwen gelopen. Best ironisch overigens, hoe de bestrijders van Zwarte Piet zich met hun stellige aanpak juist heel Nederlands gedragen.

Kortom, maak België wat

Nederlandser, en Nederland wat Belgischer, en je krijgt het beste van twee werelden. En nee, dat is geen pleidooi voor een terugkeer naar het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden, die korte reünie der Lage Landen (1815-1830), waarnaar bij de PVV of in Vlaams-nationalistische kringen nog weleens wordt terugverlangd. Je kunt de geschiedenis niet terugdraaien, en politiek noch maatschappelijk is er draagvlak voor zo'n staatkundig experiment.

Maar ik mag graag dromen van wat meer Nederbelgië, een - mentale - staat waarin Nederlanders en Belgen elkaar tegemoetkomen en van elkaar willen leren. Waar regels worden nageleefd, maar gezond verstand primeert. Waar kinderen discipline bijgebracht wordt, maar ook mondigheid en zelfstandig denken. En waar de inwoners Nederlands direct zijn, maar dan wel met een zachte g.

Leen Vervaeke is sinds donderdag correspondent van Trouw in China.

LEEN VERVAEKE ■